

PRESIDENT-DIRECTEUR MR. HENS JUBILEERDE OP 6 JANUARI J.L.

Op 6 Januari j.l. heeft onze president-directeur, mr. W. M. Hens —naar men uit het K.P.M.-journaal in het vorige nummer reeds heeft kunnen lezen— de dag herdacht, waarop het 25 jaren geleden was, dat hij in dienst van de K.P.M. was getreden. In verband met tijdsomstandigheden heeft mr. Hens van een viering van deze heugelijke dag in bredere kring afgezien. In tegenwoordigheid van de chefs der afdelingen van het hoofdkantoor en de diensten op Tg. Priok, heeft mr. De Koe hem die dag het gouden horloge overhandigd. De redactie van „de Uitlaat” spreekt vooral namens degenen, die daartoe geen gelegenheid hebben gehad, wanneer zij hieraan hare hartelijke gelukwensen toevoegt en namens het personeel de wens uitspreekt, dat het de president-directeur gegeven zal mogen zijn om zijn grote energie en leiding aan ons scheepvaartbedrijf te kunnen geven in de tijd, welke hij nog aan de maatschappij verbonden zal blijven.

Naar wij ter gelegenheid van de benoeming van mr. Hens tot president-directeur onzer maatschappij reeds mochten opmerken, is



Mr. W. M. Hens

zijn gehele carrière in het bedrijf gekenmerkt geweest door snelle promoties. Mr. Hens is tot de hoogste functie in het bedrijf geroepen in een periode in de K.P.M.-geschiedenis, waarin weliswaar dank zij hard werken de technische moeilijkheden van de wederopbouw van de K.P.M. vrijwel zijn overwonnen, doch die op een geheel ander gebied hem zware verantwoordelijkheden voor het algemene bedrijfsbeleid op de schouders hebben gelegd. Deze verantwoordelijkheden vloeien niet in de allerslaatste plaats voort uit de wijzigingen, die verband houden met de

wisseling van de soeverein in Indonesië. Zij hebben van de president-directeur de uiterste inspanning geëist.

In zijn vele functies in de maatschappij heeft mr. Hens met alle categorieën van het personeel te maken gehad. Zijn optreden als president-directeur coincideerde met wat vermoedelijk het moeilijkste tijdperk in de 60-jarige geschiedenis van het bedrijf is. Wij mogen hier refereren aan de eigen woorden van de president-directeur, neergeschreven in zijn recente Nieuwjaarsboodschap: „Er zijn, wanneer wij om ons heen kijken naar andere Nederlandse maatschappijen in deze landen, voldoende redenen, welke tot grote dankbaarheid stemmen, dat de K.P.M. zich zo volledig heeft kunnen herstellen. Een groot deel van de eer voor dit herstel komt op naam van de jubilerende president-directeur. De woorden, die op 16 October 1934 door de toenmalige chef N.D., de heer Van der Mije, werden gesproken tot de toen jubilerende K.P.M.-directeur, de heer E. Straatemeier, zijn zonder enige reserve ook van toepassing op mr. Hens:

*„Gij hebt in moeilijke tijdsomstandigheden rustig en rusteloos door-
gewerkt”.*



Afscheid Poppe en Muys

Op Zaterdag 30 Dec. 1950 vond op het agentschap Tg. Priok een belangrijke gebeurtenis plaats. Op die dag namen de heren Poppe en Muys officieel afscheid van het agentschaps-personeel.

Het afscheid van het buitendienst-personeel had enige dagen tevoren op hartelijke wijze plaats gevonden.

Speech Knoppien

Ten 12.15 uur verzamelde zich het gehele personeel in het kantoor, waarna de nieuw-opgetreden agent, de heer A.H. Knoppien, in een korte speech de scheidende oud-gedienden toesprak en hun namens het personeel dankte voor alles, wat zij gedurende hun Priok-periode hebben gedaan. Hij memoreerde voorts, dat twee oud-gedienden, beiden met meer dan 30 dienstjaren, de maatschappij thans gingen verlaten, die door hun enorme praktijk-kennis en jaren-lange ervaring welhaast onvervangbaar

zijn. Hij wenste beiden een goede reis toe en sprak de hoop uit, dat zij nog vele jaren met hunne echtgenoten van hun welverdiende pensioen zouden mogen genieten.

Geschenken

Hierop sprak de heer Molleman van de afd. Algemene Dienst namens het personeel enige hartelijke afscheidswaarden en bood de heren Poppe en Muys namens het personeel zeer fraaie geschenken aan.

Zowel de heer Poppe als de heer Muys dankte voor alle medewerking, welke zij steeds bij hun werk hadden ondervonden. Zij wezen er beiden op, dat zij bij de K.P.M. „ups en downs” hadden meegemaakt, maar dat steeds door noeste arbeid de maatschappij de moeilijkheden te boven was gekomen. Zo is het ook met het personeel zelf. Iedereen maakt goede en slechte tijden in zijn leven mee, teleurstellingen worden niemand bespaard, maar de slechte tijden en teleurstellingen zijn alleen te boven te komen door koppig volhouden en door harde arbeid.

Afscheid vloot

De heer Poppe was dezelfde dag ook te gast op de binnenliggende *Ophir*, waar hem bij monde van gezagvoerder Bollman van het s.s. *Van der Lijn* namens de vloot een prachtig afscheidscadeau werd aangeboden. Aan boord van de *Ophir* dankte de heer Poppe in hartelijke bewoordingen voor het aangeboden cadeau.

„Dit geschenk aldus de heer Poppe”, vormt een tastbaar bewijs van de goede samenwerking, welke ik steeds van de vloot heb ondervonden. Als echte „waterkanter” heb ik altijd met de mensen van de vloot meegeleefd en omgekeerd heeft de vloot steeds een groot begrip getoond voor de ontzaglijke moeilijkheden, welke dikwijls aan de wal moeten worden overwonnen. Toch is de goede samenwerking tussen vloot en wal in ons bedrijf zo enorm belangrijk”.

Het deed hem dan ook een groot genoegen, zo zeide de heer Poppe, dit afscheidscadeau te mogen ontvangen.

De heer Poppe zal zich na zijn pensionering vestigen in Driehuis (gemeente Velsen), waar zijn echtgenote reeds enige maanden vertoeft.

Nagekomen promoties

PER 1 JANUARI 1951.

Tot stuurman-locaalvaart de wd. stuurlieden-locaalvaart:

J. J. Kalesaran
M. C. Wongkar
M. Kawinda
M. L. Kudato
G. Manuahe
K. K. Dwarsoprasonto
Lauw Tjin Tiet en
J. C. Tuilan.

Tot ladingklerk de leerling-klerken:

R. A. Kaliey
Kisbandi
J. Panungkelan
F. J. R. Damopolië
Baharoedin
P. E. Metekohy
R. E. Rerimassie
D. A. Wattimury
A. Runtu
F. S. Tanod
S. Iskar
A. Rikumahu
M. Parinussa
A. F. Korompis
A. F. v.d. Wall
E. J. Wuisan
W. Rumopa
W. P. E. Kols
Ong Soei Hong
G. Taroreh
J. W. Stins
R. E. Keizer en
C. J. Sahanaja

Dit is no. 2 - zesde jaargang van
de Uitlaat

Personeels- en voorlichtingsorgaan
van de N.V. Koninklijke Paket-
vaart Maatschappij.

Overname uit de inhoud van dit
blad is slechts geoorloofd met
bronvermelding.

Alle stukken, „De Uitlaat” be-
treffende, te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat”, p/a K.P.M.,
DJAKARTA.

In dit nummer:

Mr. Hens jubileerde

Nagekomen promoties

Waarde psychotechniek

Uit dagen der N.I.S.M.

Stem uit de K.P.M.

Terneuzen zeehaven?

Waarde der psychotechniek

Miskende en bevooroordeelde wetenschap

De psychotechniek mag zich verheugen in een steeds groeiende belangstelling. Jaarlijks worden in Nederland tienduizenden personen „getest”. Voornamelijk wordt advies ingewonnen in drie gevallen: bij schoolkeuze, beroepskeuze en vacature-onderzoek.

Voor al in Amerika worden hieraan enorme bedragen besteed. Zoals de reclame moet helpen de consumptie te verhogen, dient de psychotechniek om de productie op te voeren. In Amerika heeft men n.l. eerder dan in Europa begrip getoond voor de wijzigingen in maatschappij en techniek. In vroeger tijden volgde de zoon veelal zijn vader in het bedrijf op. Opvoeding was zodoende het doorgeven van een traditie. Thans gaat het er om in het heden de toekomst te vertegenwoordigen. Tussen opvoeding en leven zit vaak een hiaat. De psychotechniek wil helpen die kloof te overbruggen.

Vergroting arbeidsvreugde

De grondlegger der psychotechniek, Hugo Münsterberg, zocht naar een wetenschappelijke methode om „the right man on the right place” te brengen. Vele mensen hebben een hekel aan het beroep, dat zij uitoefenen. Verkeerde inzichten en adviezen hebben hen op de verkeerde plaats gebracht.

De psychotechniek kan daarom aanzienlijk meehelpen om de arbeidsvreugde te vergroten, ten voordele van individu en gemeenschap.

Haar stem moet adviserend blijven. De beroepskeuze moet een persoonlijke keuze blijven, evenals de huwelijkskeuze, de politieke overtuiging en de wereldbeschouwing.

De voorlichtende taak der psychotechniek begint reeds bij de schoolkeuze. Vele leerlingen mislukken b.v. op de middelbare school, omdat ze op de verkeerde school zitten. Zo is o.a. gebleken, dat blijven zitten evenzeer het gevolg kan zijn van een programma, dat te gemakkelijk is als van een programma, dat te moeilijk is. Ook gedijen veel leerlingen beter op een vakschool dan op een H.B.S.

In Nederland heerst nog steeds een dwaas vooroordeel, ten aanzien van handarbeid. Weinigen weten, dat voor vakken als opticien en instrumentmaker naast een fijne handvaardigheid ook een grote intelligentie wordt ver-

eist, die menige kantoorbediende niet kan opbrengen. Een dergelijk beroep schenkt aan velen een grote bevrediging.

Psychotechnische adviezen blijken reeds van groot belang te zijn voor de keuze der lagere school. Het ene kind is meer geschikt voor Montessori, het andere voor Dalton-onderwijs. Kleuteronderzoek heeft dit overtuigend aangetoond.

De proeven

Volgens een algemeen heersend misverstand gaat het in de psychotechniek om het bepalen van het I.Q. (intelligentiequotient). Dit is echter slechts een onbelangrijk onderdeel.

De theoretische intelligentie wordt onderzocht door nauwkeurig geijkte proeven. Naast de theoretische intelligentie onderscheidt men ook de praktische- en sociale intelligentie. De praktische intelligentie blijkt onder meer uit handvaardigheid, technisch inzicht, organisatievermogen en combinatiegave. De sociale intelligentie leert men o.a. kennen uit de omgangsvormen, de mensenkennis en de tact. Hierbij speelt de intuïtie een grote rol.

Naast de „test” wordt daarom ook gebruik gemaakt van de enquête. Deze verzamelt belangrijke gegevens (o.a. de voorgeschiedenis van de proefpersoon), de diagnose onderzoekt het gevoel, het streven, de fantasie en het karakter.

Voor al het Rorschach-diagnosticum (ten onrechte „test” genoemd) verschaft een diep inzicht in de onderbewuste strevingen en verlangens. Zijn gebruik door psychiaters en neurologen wijst op de grote wetenschappelijke waarde. Tenslotte zijn van betekenis de persoonlijke uiting van de onderzochte persoon, de observatie en het vertrouwelijke gesprek.

Pas daarna waagt men zich aan een prognose en een advies.

Jonge wetenschap

De psychotechniek is een betrekkelijk jonge wetenschap. Ze heeft daarom nog veel te kampen met vooroordeel en conservatisme. Wetenschappelijke onderzoekers vermijden derhalve liever de onvruchtbare discussies, maar laten de feiten spreken.

Betreurenswaardig is het dan ook, als men hen daartoe niet in de gelegenheid wil stellen. Een dergelijk geval heeft zich onlangs voorgedaan met „Elseviers Weekblad”. Na een wekenlange campagne tegen de psychotechniek verklaarde de redactie, dat betrouwbare beroepsadviezen niet konden worden gegeven. Wat de redactie echter niet vermeldde, is het volgende: de Sociaal-paedagogische Werkgemeenschap in Nederland (S.P.W.G.) heeft aangeboden om een vijftal personen, door „Elseviers Weekblad” zelf aan te wijzen, te testen in haar psychologische laboratorium, de „Nederlandse Instelling voor Psychologisch Onderzoek” te Hilversum en de resultaten door een commissie te laten beoordelen. Zo wordt stemming gemaakt tegen de psychotechniek zonder haar de kans te geven haar betrouwbaarheid aan te tonen. Uit het voorstel van de S.P.W.G. blijkt echter wel het grote vertrouwen van deze wetenschappelijke organisatie in de waarde van het psychotechnisch onderzoek.

H. VAN PRAAG

In *Alg. Handelsblad*

Bescherming koopvaardij

In de loop van 1951 zal de opleiding van het personeel der Nederlandse koopvaardijvloot voor de bescherming van eigen schip in oorlogstijd beginnen. „Fort Erfrins” te Den Helder is bestemd als centrum van deze opleiding, die door de Koninklijke Marine wordt georganiseerd. In plaats van de normale dienstplicht bij de zeemacht te vervullen, zal het koopvaardijpersoneel na het volgen van de nieuwe cursus in handelsbescherming, welke slechts een paar maanden duurt en die voor de tegenwoordige dienstplicht in de plaats komt, weer buiten militair verband kunnen varen.

Deze gunstige bekorting van militieplicht geldt echter niet in geval men de koopvaardij vaarwel zegt.

In Rotterdam en Amsterdam wordt thans reeds koopvaardijpersoneel opgeleid in het bedienen van mitrailleurs. Deze cursus duurt slechts enkele dagen.

Inzake de bewapening van de koopvaardij schepen is eveneens overeenstemming bereikt.

De kosten voor personeelsopleiding en scheepsbewapening zullen, indien de betrokken ministers aan de nieuwe regeling hun sanctie geven, gelijkelijk worden gedragen door de departementen van Marine en Verkeer.

DE RATTEN EN HET SCHIP

Naast verdelgingsmiddelen „ratten-vrije“ schepen?

Op de jaarlijkseconferentie te Bridlington (Engeland) over scheepvaart-hygiene zijn twee voor scheepsbouwers en reders belangrijke documenten behandeld, respectievelijk over het vraagstuk van het „uitroken“ van schepen en het „rattendicht“ maken daarvan.

„Fumigeren“ (uitroken of zwavelen) is een term, die men niet moet verwarren met „desinfecteren“ (ontsmetten). Er zijn fumigatiemiddelen (b.v. sulphur dioxyde), die tevens een ontsmettingsmiddel zijn. Hydrogeen-cyanide is een fumigatie-middel, maar ontsmet niet.

Voor men tot uitroken van een schip beslist, aldus de studie van het „uit-zwavelen“, moet het gehele schip grondig worden onderzocht en het aantal ratten zo nauwkeurig mogelijk geschat (*wat ons nogal een toer lijkt*). Het kan b.v. voorkomen, dat een groot passagierschip verzoekt te worden vrijgesteld van „de-rat-isering“. Bij het hygienische onderzoek, dat daaraan vooraf dient te gaan, zouden de inspecteurs wel eens oude ratten-uitwerpselen kunnen aantreffen en dan tot de verkeerde conclusie komen, dat er ratten aan boord zijn (wat overigens op de meeste

schepen het geval is, zodat het in vele gevallen afhangt van de mate van de rattenplaag aan boord). Wanneer deze verkeerde conclusie zou worden getrokken, zou dit voor schip en rederij veel narisigheid betekenen, want het gehele schip moet worden leeggemaakt, de passagiers zouden aan de wal ondergebracht moeten worden, het zou hoge kosten meebrengen en het schip aanzienlijk vertragen. En als er dan na de fumigatie geen dode ratten mochten worden aangetroffen, zou de reder zich terecht in de nek gezien voelen. Vandaar, dat het onderzoek naar ratten bijzonder grondig moet zijn, teneinde dergelijke onaangenaamheden te voorkomen.

Middelen

De meest gebruikte uitrokkingsmiddelen zijn die hierboven werden genoemd. Sulphur is niet zo effectief als hydrogeen-cyanide. Het is iets zwaarder dan lucht en heeft derhalve de neiging te zakken en grote ruimten van de te fumigeren delen van het schip onbereikbaar te laten. Dit „uitzwavelen“ (sulphur is zwavel) is wel een eenvoudige methode, maar hydrogeen-cyanide (al in de 18e eeuw bekend, maar pas de laatste 20 tot 25 jaren in gebruik voor het uitroken van schepen) verdient, naar het oordeel van deskundigen, de voorkeur. Het is een dodelijk gas, kleurloos en lichter dan lucht. Men moet er voorzichtig mee omspringen, want het is ook gevaarlijk voor degenen, die het schip moeten gassen. Zelfs met gasmaskers is het niet geheel ongevaarlijk, want na een langere periode dringt het door de gasmaskers heen.

„Ratten-vrije“ schepen?

Dank zij het „de-rat-iseren“ is veel bereikt op het gebied van het ongemakkelijk maken van ratten-leven aan boord van schepen. Het is van belang, dat men zich thans concentreert op het rattendicht maken van schepen, d.w.z. deze zodanig te construeren, dat het voor ratten onmogelijk wordt om aan boord te leven. Dat doen zijn n.l. op kosten van de rederij. Zij veroorzaken schade aan de lading en de voorraden en zijn onhygienisch. Ook bij grondig uitzwavelen of -gassen is het mogelijk, dat er „overlevenden“ zijn en bij gunstige „accommodatie“ aan boord, is men na korte tijd weer even ver.

Dit is o.m. toe te schrijven aan zekere structurele eigenschappen

van schepen, die aan ratten gelegenheid geven om zich terug te trekken buiten het bereik van de gassen. Ratten vermenigvuldigen zich snel en binnen afzienbare tijd zou de rederij opnieuw vervallen in de ongemakken en kosten van uitzwavelen. Het antwoord op deze vicieuze cirkel is het „rattendicht“ bouwen van schepen.

Dit valt te omschrijven met het voorkomen, dat ratten zich aan boord begeven en in afgesloten ruimten broedplaatsen vinden. Het gemiddelde schip heeft vele van zulke ruimten.

Uit: *Lloyds' List*.

Uitbreiding van „Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart“

Er zijn verschillende middelen om onder het publiek aan de wal belangstelling te wekken voor het werk van onze koopvaardij en alles, wat daarmee samenhangt.

Het inrichten van een museum als het „Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart“ te Rotterdam is één van die middelen geweest. Maar een verzameling als deze, die steeds een beeld moet geven van hetgeen er op dat moment in de scheepvaart actueel is, moet dus telkens worden aangevuld en vernieuwd.

Al heel lang was er in het gebouw van het instituut gebrek aan ruimte, maar nu men na afloop van de tentoonstelling „Rotterdam Ahoy“ een 70-tal van de daar geëxposeerde modellen cadeau heeft gekregen, is het ruimteprobleem zeer acuut geworden. Er zijn dan ook omvangrijke stukken bij, zoals het droogdok van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij met de in- en uitvarende *Willem Ruys*. Bovendien werkt men nog aan een beweegbaar model van een sleeptank van het Scheepsbouwkundig Proefstation, dat 4 meter lang moet worden. In verband met een en ander zal heel binnenkort worden begonnen met het verbouwen van een deel van de kelderruimte onder het Instituut tot een nieuw tentoonstellingsruimte.

Vertrouwelijk

Chef: „Juffrouw, tik dit concept even-tjes voor me, wilt U? Maar denk er om: het is strikt vertrouwelijk“.

Typiste: „Ja, meneer. Maar, hoe kan ik het tikken, als ik de inhoud niet eens mag lezen?“.

Chef: „Gebruik dan het blindstelsel“.

Fong.

Gezagsorgaan

De 12 landen van het Noord-Atlantische Pact —waartoe ook Nederland behoort— zijn overeengekomen een gezagsorgaan voor de scheepvaart op te richten, dat in geval van oorlog zal worden belast met het toezicht op de gemeenschappelijke koopvaardijvloot en de toewijzing van scheepsruimte.

De voornaamste taak van het orgaan zal zijn er voor te zorgen, dat de koopvaardijvloot van de Atlantische landen, die naar schatting 7 miljoen ton omvat, doeltreffend wordt aangewend ter ondersteuning van de gemeenschappelijke militaire krachtsinspanning.

De 12 landen, die deel uitmaken van het nieuwe gezagsorgaan, beschikken te zamen over bijna 90 procent van de wereldtonnage.

Het nieuwe gezagsorgaan zal dezelfde taak hebben, die aan de Amerikaans-Britse scheepvaartraad in de vorige oorlog was toebedeeld.

Nog een oude doos:

Uit de dagen van de N.I.S.M.

Zeventig jaren geleden; van snelle promoties en aangroeiselen

In een complete jaargang 1934 van „Ons Zeewezen”, het officiële oragan van de „Vereeniging voor het Nederlandsche Zeewezen”, troffen wij een verhaal aan van de hand van 1e stuurman J. C. de Roever, die vele jaren heeft gevaren voor de „Nederlandsch-Indische Stoomvaart-Maatschappij”, de voorloopster van onze tegenwoordige K.P.M. Stm. De Roever trad op 12 December 1881 als 3e stuurman in dienst van deze maatschappij op een gage van fl. 65.— (!) per maand, met recht op een vrije passage 2e klasse naar Java, waarheen hij op 14 Januari 1882 vertrok met het s.s. *Voorwaarts* van de S.M. „Nederland”. Op 5 Maart van datzelfde jaar kwam hij in het toenmalige Batavia aan.

Er was in die dagen nog geen Logeergebouw. De dag van aankomst was een Zondag en de jeugdige 3e stuurman kreeg opdracht om aan boord van het ter rede liggende s.s. *Japara* te gaan logeren, tot de *Generaal Pel* zou aankomen, aan boord waarvan hij zou worden geplaatst. Op de 20e Maart vertrok stuurman De Roever op z'n eerste kustreis langs Javahavens naar Soerabaia.

„Dat was toen een ruw bestaan”, zo schreef de heer De Roever. „De kapitein en de stuurlieden (van de *Generaal Pel* en blijkbaar ook van de andere schepen van de N.I.S.M. Red. Uitlaat) waren Hollanders. De machinisten waren merendeels Engelsen”.

De kapitein was de heer Berghuys van Woortman. Het beheer over de administratie van de provisiën aan boord was in handen van een Chinees. In die dagen waren de kapiteins der schepen belast met de voeding van de bemanning en de passagiers. Zij ontvingen daarvoor van de maatschappij een

vast bedrag per hoofd voor de bemanning en een bepaald percentage van de passagegelden voor de passagiers.

Aan boord van de *Generaal Pel* werd, onder stoom zijnde, „wacht op wacht af” gelopen. Lag het schip in een haven, of op een rede dan was het bijna voortdurend lossen en laden. Dat ging dag en nacht door. Als er aan alle luiken tegelijk werd gewerkt, schoot er wel eens geen tijd over om te gaan eten en kreeg de stuurman aan zijn luik dan maar wat eten op een bord”.

Alles in duplo

in het Nederlands en in het Engels worden opgesteld en dat gaf veel administratieve rompslomp. Het hoofdkantoor —van de „Britsch-Indische Maatschappij”, waarvan de N.I.S.M. een onderdeel was— moest n.l. ook een afschrift van alle documenten hebben.

Toen stuurman De Roever op de *Generaal Pel* kwam, was hij —als 3e

stuurman— 19 jaar! In verband met zijn leeftijd mocht hij van de kapitein geen alcoholische dranken gebruiken, doch kreeg per dag een halve fles wijn en een halve fles bier. Bovendien kon hij „enkele malen per week” een flesje Vermouth krijgen. De verstrekking van deze dranken aan bemanning en passagiers behoorde eveneens tot de prerogatieven van de kapitein. De 1e en 2e stuurman hadden medelijden met de jeugdige 3e, die „niets te drinken kreeg” en nodigden hem vaak uit tot een glas..... champagne.

„Banda” gekapseisd

De heer De Roever heeft de gehele Indonesische archipel doorkruist.

Enkele maanden na aankomst in het toenmalige Nederlands-Indie werd de scheepvaartwereld opgeschrikt door het bericht over het kapseizen van het s.s. *Banda* der maatschappij in Straat Sapi. Bemanning en passagiers kwamen allen om het leven, met uitzondering van een stoker, die zwemmende de wal had weten te bereiken. Gebrek aan stabiliteit is de vermoedelijk oorzaak van die ramp geweest.

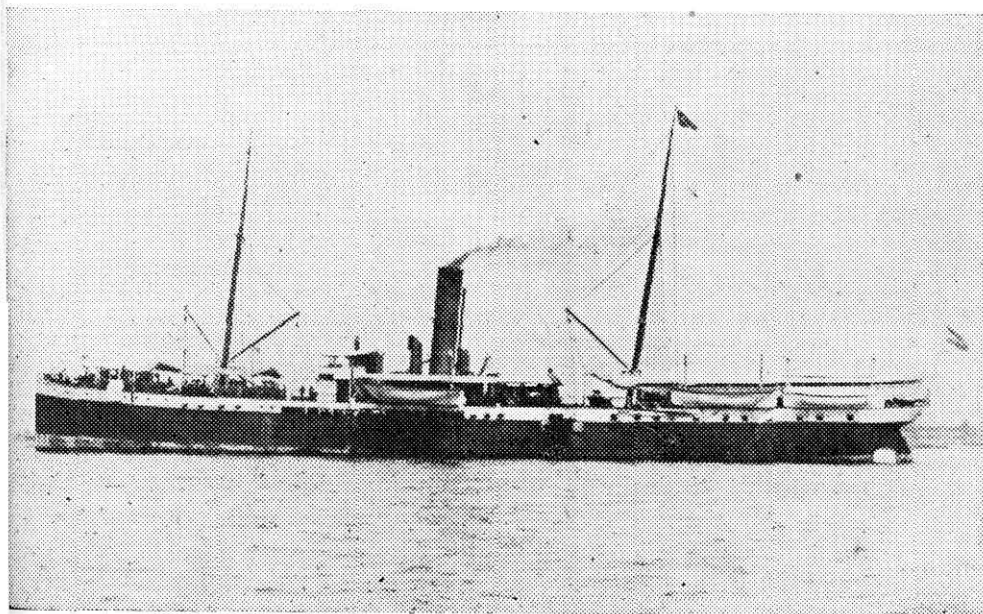
De schepen voeren in die dagen heel dikwijls met een veel te hoge deklust en het verwonderde ingewijden vaak, dat ze nog recht op konden blijven varen. Voor de rest hadden de schepen massa's dekpassagiers aan boord en de tussendecken vol vee.

Al op 11 April 1883 behaalde stuurman de Roever een diploma „om het bevel te voeren over een met een Nederlands-Indische Zeebrief varend schip”. Het examengeld bedroeg 100,— (Indische) guldens. Het diploma was vereist voor promoties.

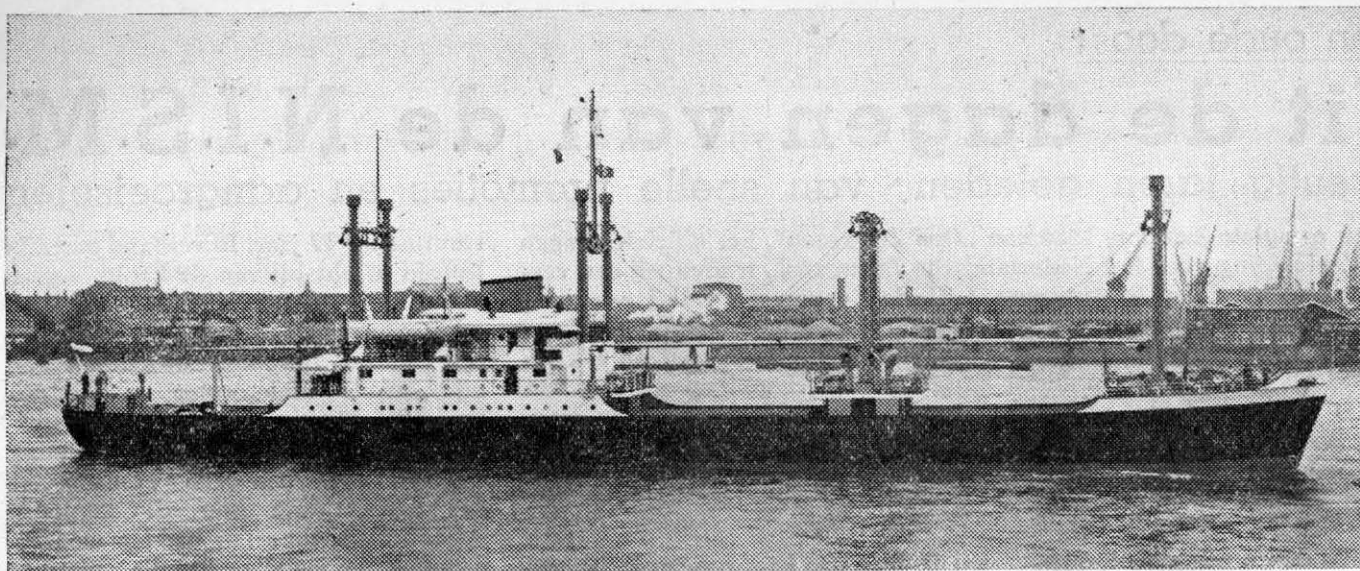
Nauwelijks 20 jaar oud zijnde, werd De Roever bevorderd tot 2e stuurman. In Augustus 1883 werd hij in die rang plaatst op het s.s. *Gouverneur-generaal Van Lansberge*. Hij bleef 5½ jaar op dat schip, na Juli 1886 tot 1e stuurman te zijn bevorderd. Het schip bevoer de Molukken-lijn en de wateren van de Kl. Soendaeilanden.

Het dokken geschiedde in Singapore. „Meermalen gebeurde het”, zo schreef de heer De Roever, „dat men dat gewoon scheen te vergeten en wij bleven dan soms 1½ jaar en

Slot: zie pag. 12



De *Generaal Pel*



OVERZICHT IN BEELD

Bij de foto's:



1) De nieuwste aanwinst en tevens het eerste ship van een nieuwe klasse van onze vloot, is onlangs in Indonesische wateren aangekomen. Op 2 Januari j.l. arriveerde het m.s. **Sanana**, dat speciaal voor het vervoer van hout is ontworpen, in de haven van Tandjung Priok. Voor een vlotte expeditie in de haven, is het ship uitgerust met 11 laadbomen, waarvan er 10 geschikt zijn om lasten tot 5 ton te verwerken.

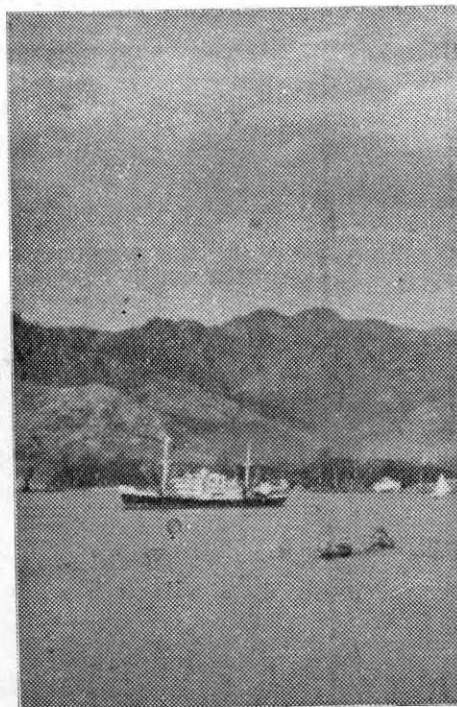
2) Veel is reeds in „de Uitlaat” geschreven over de schilderachtige Indonesische vaartuigen. Hoofdwtk. J. Salverda van het m.s. **Kasimbar** stuurde de radactie deze geslaagde foto van een grote Makassarse prauw in de haven van Makassar.

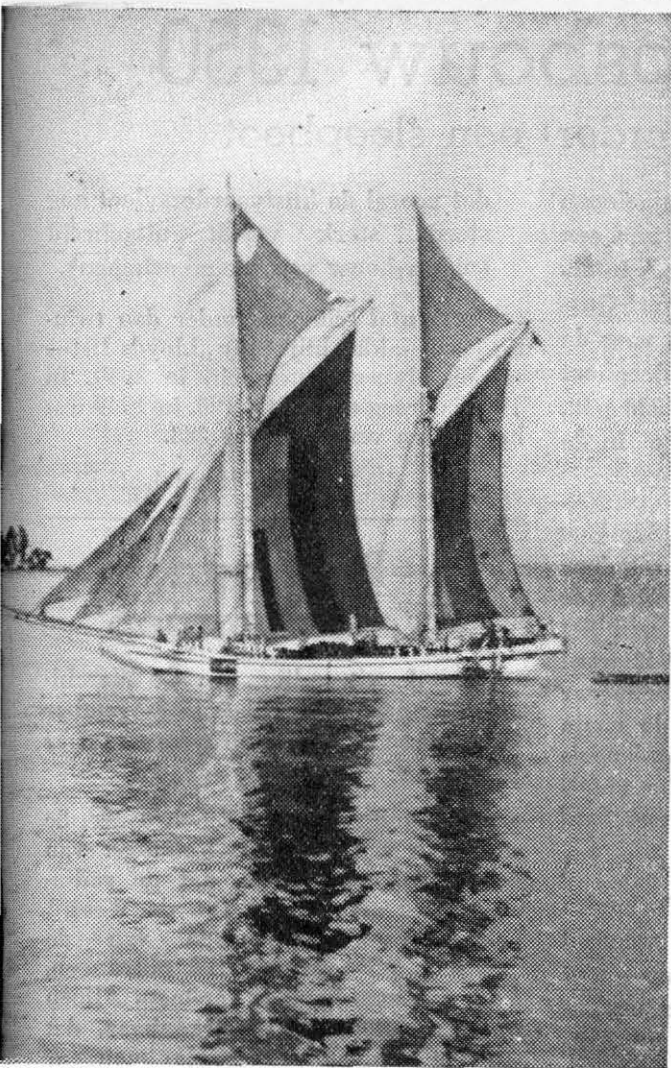
3 & 4) Een ship in sling!! Het eigenaardige vervoer en het moeilijke karwei van het lossen der motorvrachtscheepjes der **Sungei**-klasse te Belawan, komt in deze foto's goed tot uiting. Deze opnamen werden gemaakt tijdens het lossen van het m.s. **Sungei Deli**, dat evenals de zusterscheepjes dier klasse, een kleine 175 ton weegt.

5) In het gebied van de lijnen 77, 78 en 63: de bekende oljestad Balikpapan aan Borneo's Oostkust. Geheel links op de foto de aanlegstijger voor de schepen; in het midden de grote benzine tanks. (Foto: 1e stm. H. Meyer).

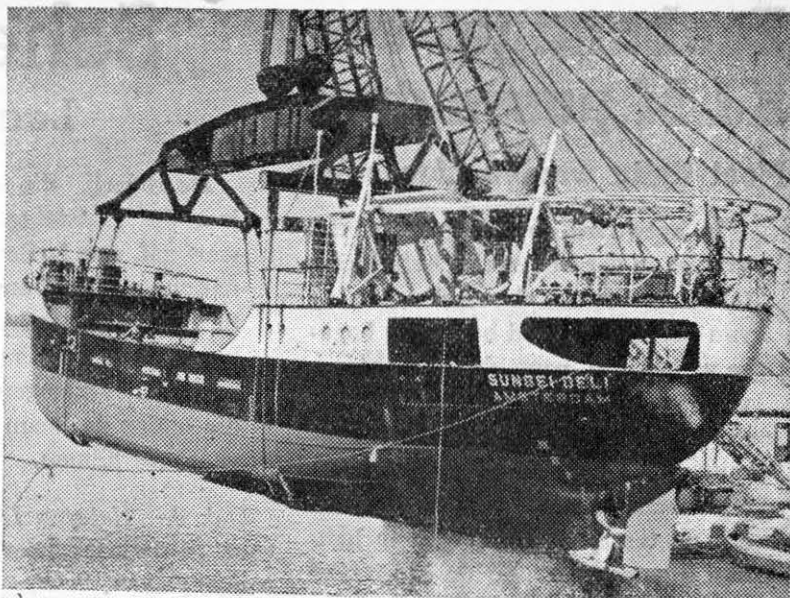
6) Tot voor kort was nog nooit een ship der **Wai**-klasse onzer vloot op de Westkust van Sumatra verschenen. Toen het ship echter in de baai van Sibolga lag, werd deze foto genomen. Op de voorgrond het m.s. **Waiwerang**, daarachter een der moderne motorvrachtschepen der **Si**-klasse.

5

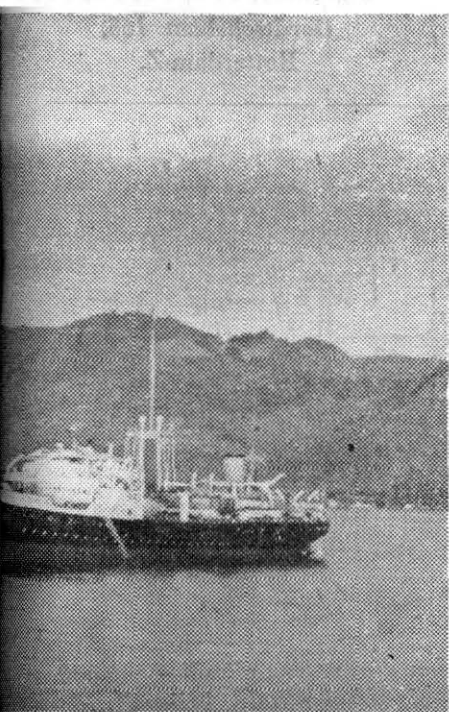
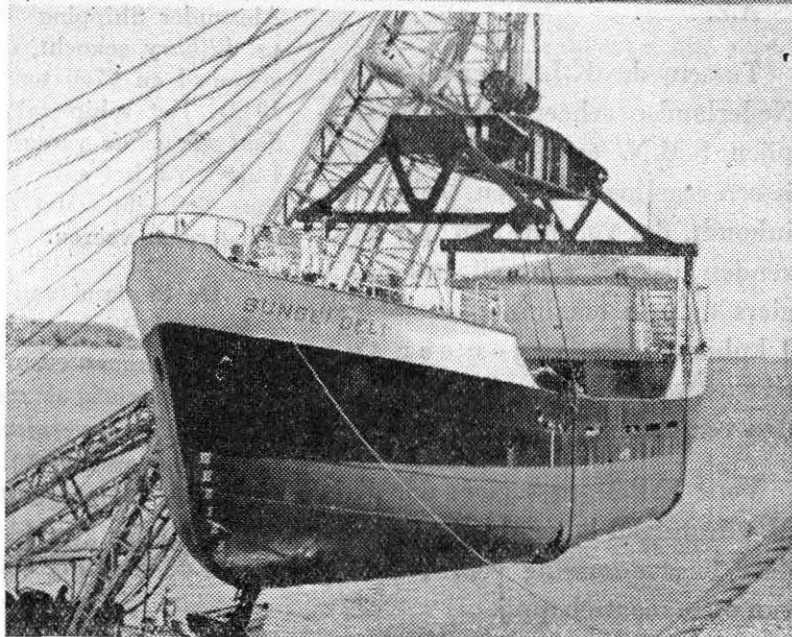




3



4



6



Zeebagage van K.L.M.-passagiers

Moet tijdig worden afgegeven

In antwoord op een groot aantal vragen en verzoeken met betrekking tot het vooruit— dan wel nazenden van voor Nederland bestemde bagage van K.L.M.-passagiers, zij het ons vergund om hieronder in het kort even uiteen te zetten, wat de aspirant-passagier daaromtrent in het algemeen dient te weten. Wij doen dit, na terzake inlichtingen te hebben ingewonnen bij de afd. P.Z./A.Z.

Tussen de K.L.M. ener- en de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen S.M.N. en K.R.L. anderzijds, is een regeling getroffen, welke o.m. inhoudt, dat vooruit- dan wel na te zenden bagage van vliegtuigpassagiers tot een maximum-inhoud van 1 kubieke meter tegen een speciaal vrachttarief kan worden verzonden.

Voor K.P.M.-passagiers der K.L.M.-vliegtuigen komen de kosten van deze bagage-zending voor rekening van onze maatschappij.

Bij overschrijding van het toelaatbare maximum aan voor- dan wel na-bagage komen de meerdere kosten voor rekening van de betrokken passagier.

Aanbieding der overzee te verzenden bagage bij de betrokken scheepvaartmaatschappij dient —voor zover mogelijk— door de passagier zelf te worden geregeld. Dit houdt o.m. verband met de noodzakelijkheid van verstrekking van een volledige specificatie der goederen en afgifte der sleutels, vanwege de controle door de douane.

De aanbieding der zee-bagage dient, in verband met bovengenoemde overeenkomst te geschieden

Scheepsbouw 1950

Laatste order: een sleepboot

De rederij, die in het afgelopen jaar de laatste opdracht aan een werf gaf, was L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst. De Werf Gusto kreeg deze opdracht, n.l. voor de bouw van een motorzeesleepboot met een vermogen van 1300 p.k., die onder de naam Loire in de vaart zal komen.

Ook de „Halcyon Lijn” breidde kort voor Nieuwjaar haar vloot uit door aankoop van twee schepen. Van de Alexander Shipping Comp. werd het s.s. *Bilbury* gekocht, dat in 1942 werd gebouwd en 9760 ton meet (bouwjaar 1942). Het schip zal onder de naam *Stad Maassluis* varen. Van Goulandris Ltd. werd het s.s. *Theokerlor* (4.600 ton) gekocht. Het zal de naam *Stad Amsterdam* voeren.

De toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot is —in weerwil van aankopen en nieuwbouw— niet zo rooskleurig als men wel zou wensen. In 1950 vermeerdeerde het aantal schepen met 50. Dat is minder dan de helft van de toeneming in 1949. De gemiddelde tonnenmaat van de vloot liep iets achteruit, om-

dat vooral de kustvaardersvloot nog steeds sterk wordt uitgebreid (nieuw-bouw van kleine schepen).

Het aantal schepen, ouder dan twintig jaar —aldus blijkt uit „Lloyds List”— is ook alweer groter dan in 1949. In 1939 bedroeg dit aantal 190, in 1949 was het 266 en verleden jaar 288.

„Alg. Handelsblad”.

Brief aan „Wereldomroep”

Over de uitzending van de Wereldomroep van Woensdag 15 November j.l. schreef mevrouw Labruy²re nog naar Hilversum:

„Van mijn zoon, R. Labruyère, 3e stuurman van het m.s. *Kalianget* van de K.P.M., vernam ik, dat de radio-uitzending „Het Schip van de Week”, bestemd voor vier schepen van de maatschappij prima werd ontvangen. Alles was zeer goed te verstaan. Alleen waren de stemmen onherkenbaar, dat wil dus blijkbaar zeggen, dat men een stem hoorde, maar b.v. niet wist, wie er sprak. Moge U nog vele groeten overbrengen aan velen, die graag wat van hun tehuis horen.

Met hartelijke dank”.

w.g. mevr. F. S. Labruyère,
Dordtschelaan 165,
Rotterdam-Z.

binnen een termijn van acht weken rond om de voorgenomen vertrek datum (per vliegtuig).

Door de betrokken scheepvaartmaatschappij wordt —nadat de bagage via de douane is aanvaard— een goedangreçu afgegeven, dat dient te worden opgezonden aan de afd. P.Z./A.Z. teneinde te gelegener tijd het connossement in ontvangst te kunnen nemen en de vrachtkosten te voldoen.

Dit connossement zal door genoemde afdeling daarna worden opgezonden naar Amsterdam, ter verdere doorzending aan de betrokken passagier.



„Zouden die andere eilanden nu ook zoveel Marshallhulp krijgen”...

Het bestuur van de Sport- en Ontspanningsvereniging van de K.L.M. en de G.I.A. heeft aangeboden om voor het personeel van de K.P.M. en de B.P.M. op Zaterdag 20 Januari een voorstelling te geven van de revue, welke onlangs voor het personeel van de beide luchtvaartmaatschappijen met groot succes is opgevoerd.

De opvoering zal plaatshebben in de zaal van de Politiecantine aan Merdeka Barat en zal om 8.30 uur aanvangen.

In totaal zijn 250 plaatsen voor de B.P.M. en 250 plaatsen voor de K.P.M. beschikbaar gesteld.

✱

◇ Bij de jongste jaarwisseling vonden enkele mutaties van agenten onzer maatschappij plaats. Het agentschap Tandjong Priok werd op 15 December j.l. door de heer L.W. Poppe aan de heer A. H. Knoppjen overgedragen (zie ook pag. 2), terwijl op 19 December j.l. de heer H. Binnendijk de heer K. F. Fokkema als agent Paneh opvolgde. In Bandjermasin volgde de heer J. W. van de Stadt op 21 December j.l. de heer C. D. Mitchell als agent onzer maatschappij op.

◇ Het m.s. Oranje is op 6 Januari j.l. uit Tandjong Priok met bestemming Nederland vertrokken met de volgende K.P.M.-ers aan boord: mevr. J. Douna-Aalfs met dochter (gezin hoofdwtk. H. Douna) adjunct chef L. W. Poppe (pensioen); adjunct-chef C. D. Mitchel met echtgenote en twee dochters (E. V.); Hoofdwtk. H. W. van Doorn en echtgenote (V.P.); hoofdwtk. J. P. H. Heule (G. V.); wtk. G. Jansen (E. V.); 2e stm. D. van Hekken (E. V.); 2e stm. J. G. Pameyer met echtgenote en zoon (E. V.); gepens. 1e stm. A. Feberwee; hoofdempl. P. G. Muys en echtgenote (pensioen); empl.

k. p. m. - Journaal

Afbouw

*De inhoud van dit woord is wel
heel moeilijk zuiver weer te geven.
Het overkoepelt héél 't bestel
en àl de zorg voor 't prille leven.*

*'t Is; dwars door 't rommelig strijdtoneel
zich 't varend schip voor oogen stellen...
't Is; met één oog op het geheel,
met 't andere snel een oordeel vellen*

*Want schepen, bij de stapelloop,
ten spijt van alle plechtigheden,
met speeches en champagne-doop,
waar alles bij staat aangetreden,*

*in zaken, die het breed terrein
van schier elk technisch vak bestrijken.
't Is; zuinig met man-uren zijn.
't Is; prompt de eind-datum bereiken.*

*zijn als een vroeggeboren wicht,
zoo hulpbehoevend en zorgwekkend.
't Is meest een desolaat gezicht;
De consequenties zijn ver-strekkend.*

*De reder eischt; het budget dreigt;
het tijd-schema schiet roode pijlen.
En als men straks ter proefstocht tijgt,
zoekt elk nog ijverig naar feilen.*

*Een scheepsbouwer, die „afbouw” doet,
moet wel uit liefde daartoe komen.
Want, doet hij het omdat het moet:
hij mag van geen jub'leum droomen!*

*Maar: afbouw-menschen zijn een slag,
die 't klappen van de zweep wel kennen;
— in tijd-nood vaak — gezang en lach
bewijzen, dat z' aan spanning wennen.*

*'t Is; strijd en zorg van vroeg tot laat;
't is; loopend, zittend, slapend denken;
't is; vakman zijn en diplomaat;
't is; onverdeelde aandacht schenken.*

*Bij haast en tegenspoed nog hoort
men humor bij 't onmogelijke zwoegen.
't Is een met zorg gekozen soort;
hun aanleg vormt de afbouw-ploegen.*

*Ze zijn wát trotsch als 't schip straks vaart,
ze zeggen 't nooit; maar hier zijn feiten:
na vele jaren — 't is hun aard —
hoort men hen nog voor „hun schip” pleiten.*

D.O.
in „WERFBODE”
Orgaan van de
N.S.D.M.

A. Schulze met echtgenote en dochter (pensioen); empl. K. F. Fokkema (ontslag) en empl. A. C. Metzelaar met echtgenote en twee zoons (E. V.).

◇ Met het m.s. *Pulau Laut* der S.M.N. zijn op 12 Januari j.l. naar Nederland vertrokken mevr. H.M.W. Westerkamp-v.d. Pol (echtgenote 3e stm. J. M. Westerkamp) en 1e stm. P. F. Albrecht met echtgenote en drie kinderen (E.V.).

◇ Op 14 Januari j.l. vertrok het Italiaanse m.s. *Surriënto* uit de haven van Tandjong Priok met bestemming Europa. Aan boord bevonden zich 2e stm. A. Mulder (ontslag); en empl. J. de Vries (ontslag).

◇ Met het lijntoestel der K.L.M. van 7 Januari j.l. arriveerde uit Amsterdam te Djakarta de nieuw-aangenomen 4e stm. A. Zijlstra.

◇ Op 8 Januari j.l. arriveerden met de *Constellation* uit Nederland te Djakarta dienstchef A. Veldboom en echtgenote (ex-E.V.) en 1e stm. A. Hos, (ex-G.V.).

◇ Met ingang van 9 Januari j.l. is de heer A. Veldboom wederom belast met de algemene leiding van de afdeling Comptabiliteit ten Hoofdkantore te Djakarta, terwijl per bovengenoemde datum de heer H. Ch. Hart wederom met de directe leiding is belast van de afdeling Cm. II.

Voorts heeft de heer L. J. Hofland met ingang van 8 Januari j.l. de leiding van de afdeling Cm. III/Agentschappen overgenomen van de heer J. Rietberg.

Directeur Iken terug

Onze directeur, de heer D. Iken is op Dinsdag 16 Januari per vliegtuig van zijn in Nederland doorgebrachte verlof te Djakarta gearriveerd.

Nederlandse werkzaamheid in Indonesië

Een reactie uit de maatschappij

Het artikel: „Nederlandse werkzaamheid in Indonesië”, dat werd geplaatst in no. 22 van de 4e jaargang, (1 Dec. 1950), heeft mij aanleiding gegeven om een scherp protest te laten horen tegen Uw mening „een nuttig stukje voorlichtingswerk te hebben kunnen verrichten” door het e.e.a. te ontleen aan een artikel, dat Uwe redactie aantrof in een recent nummer van het „Algemeen Handelsblad”, en waardoor de redactie van „de Uitlaat” zo aangenaam was getroffen.

Het spijt me, dat ik het persoonlijk in nagenoeg elk opzicht volkomen oneens ben, zowel met Uw zienswijze betreffende het „afstand-nemen”, als met vele meningen en gevolgtrekkingen van de financiële medewerker van het „Alg. Handelsblad”.

Het feit immers, dat talloze buitenlandse zaakgelastigden, handelsreizigers, journalisten en ambtenaren regelmatig deze gewesten komen bezoeken en kostbare reizen ondernemen om zich persoonlijk op de hoogte te stellen van de gang van zaken in Indonesië, bewijst, dat het „afstand-nemen” iedere scherpe en juiste waarneming uitsluit. Wie scherp wil gadeslaan, kan m.i. beter een loupe of microscoop nemen, dan „afstand”, want zodra die afstand te groot wordt, houdt elke nauwkeurige waarneming voor de mens op. De afstand Indonesië-Nederland is nog altijd zeer behoorlijk, zelfs in de „rechte” lijn!

Ieder, die hier te lande het voordeel had om na de soevereiniteit-overdracht daadwerkelijk aan de opbouw te hebben mogen medewerken, zal erkennen, dat er van de talrijke nieuwe bepalingen, besluiten of ordonnances op elk gebied van het maatschappelijke leven slechts een betrekkelijk gering deel tot zijn persoonlijke, zijn eigen, werkingssfeer is doorgedrongen, zodat een volledig overzicht van al deze mutante zaken zelfs bij de hierwerkenden afwezig is.

Wat er van al die nieuwe bepalingen en besluiten via de nieuwsbladen tot het buitenland doordringt, is buitengewoon gering. Zelfs de grootste Australische dagbladen bevatten doorgaans uiterst summier of totaal geen publicaties. Hoogstens trof ik daarin korte stukjes aan, betreffende dingen, zoals plaatselijke razzia's etc. Maar van mutaties —in de deviezen-bepalingen b.v.— die werkelijk diep ingrijpen in de financiële verhoudingen neemt het buitenland meestal pas eerst kennis, wanneer het te laat is en een transactie daardoor vast- of doodloopt; een verschijnsel, dat hier aan de orde van de dag is. Hiermee wil ik alleen maar aantonen, dat een buitenlandse financiële medewerker alleen dan „bij” is wanneer hij met z'n neus bovenop een bepaalde zaak zit (om het populair te zeggen).

Wat ik hierboven heb beweerd over het dóórdringen van berichten tot het buitenland, geldt in nog veel sterkere mate voor alle gebeurlijkheden, die niet met regeringsmaatregelen in verband staan. Zelfs de hierwerkenden vernemen nog maar een heel gering percentage van alles, wat dagelijks in de samenleving der grote stad voorvalt, om nog maar niet te spreken van alles, wat er in het binnenland gebeurt. Wat hiervan ter kennis van het buitenland komt is —in verhouding— nog minder.

Als de regering hier te lande zich genoopt ziet om een censuur in te stellen op brieven

e.d. voor het gehele rijk, met uitzondering van de stadsgemeente Djakarta dan moet deze maatregel niet alleen reden hebben, maar zal hij t.a.v. „de voorlichting” ongetwijfeld ook zeer merkbare gevolgen hebben.

Mede om deze redenen acht ik het voor een financiële medewerker van een buitenlands dagblad uiterst riskant om zich te wagen aan toekomst-voorspellingen, omdat deze hoogstens kunnen zijn gebaseerd op gegevens over een recente periode.

In een tijdsgewricht als het onderhavige is het niet toelaatbaar, dat men wissels gaat trekken op een toekomst, die zich nog niet eens duidelijk aandient. Het hele stuk hangt dan ook m.i. als droog zand aan elkaar en iedere bewering of conclusie is een slag in de lucht. Van enig redebeleid is in het hele betoog niets te bespeuren. Dat er, alvorens voor de maatschappelijke- en economische verhoudingen een hechte grondslag zal zijn gelegd, geruime tijd nodig zal zijn, lijkt niet alleen w a a r s c h i j n l i j k, maar staat m.i. voor iedereen, die hier werkt, als een paal boven water! Hoe zou het ook anders kunnen? Is het niet vanzelfsprekend, dat een bevolking, waarvan een zeer groot deel sedert 1942, —dus nu reeds 8 jaar achtereen— in onderwijs en opvoeding niet alleen zo-goed-als stilstand (en dus achteruitgang) heeft gekend en nu plotseling tot de allergegrootste daadkracht wordt geroepen om beleidvol een moeilijk bestuurbaar schip van staat door de branding te dirigeren, geruime tijd nodig zal hebben om die geweldige achterstand in kennis en ontwikkeling in te halen? Juist deze enorme achterstand, die de Indonesische regering met aanhoudende zorg vervult, omdat zij zo uiterst moeizaam is in te lopen, is één van de vele oorzaken die allen, die Indonesië kennen uit het koloniale tijdperk maar niettemin hebben geleerd, dat men voor een beoordeling van de na-oorlogse ontwikkeling niet mag uitgaan van de toestanden en de verhoudingen in dat vroegere tijdperk onderkennen als de voornaamste bron van hun vrees voor de toekomst van dit eilandennrijk. Deze Nederlanders, voorzover ze nog hier werken, beseffen en vertrouwen niet alleen, dat het Hollandse aanpassingsvermogen —door de eeuwen geschoold en beproefd— groot genoeg zal zijn om de juiste plaats in deze nieuwe samenleving te vinden, maar ze zien tevens in, dat het wegvallen van het gehele Nederlandse koloniale apparaat op dat aanpassingsvermogen een steeds ernstiger beroep gaat doen. Daardoor bestaat de kans, dat zelfs dit grote aanpassingsvermogen nog niet groot genoeg zal blijken te zijn, ook niet voor de „new-comers”. Want het gevaar van een totale mislukking der samenwerking zit niet in het Nederlands aanpassingsvermogen, maar veeleer in het feit, dat de overgrote massa van het Indonesische volk de noodzaak ener nauwe samenwerking (nog) niet beseft. En niet alleen in de massa, maar ook in de hoogste lagen leeft dit besef beslist niet bij allen. Integendeel: velen zijn er ten volle van overtuigd, dat Nederland eerder een blok aan het been is, dan een sleepboot. De Japanse leuze: „Azië voor de Aziaten” is nog geenszins geheel en al uit de lucht. De bijzondere kennis van land, volk en klimaat, die de Hollanders inderdaad een slag voor geeft bij

andere volken, is echter nog geenszins een vaste waarborg voor de voortdurende van een innige samenwerking met wederzijdse steunverlening. Het thans reeds zeer grote aantal Indonesische importeurs neemt nu al aan alle Nederlandse importeurs een enorme hoeveelheid wind uit de zeilen en naarmate de toevoezingen naar de Indonesische kant toenemen, zal de Nederlandse export daarvan de gevolgen steeds sterker ondervinden.

Hoe de schrijver er bij komt de talrijke storende verschijnselen, die —volgens hem— uitvloeiels zijn van het nog altijd uitgaande „gistingsproces” minder verontrustend te zien, terwijl hij zelf schrijft, dat er op vele ondernemingen toestanden heersen, die aan het ongehoofde grenzen, is mij een raadsel en ze bewijzen weer des te sterker, dat de afstand van duidelijk zien bij deze medewerker overschreden is. Want als er één kurk is, waarop dit eilandennrijk drijft, dan is het wel de „onderneming” en daarmee holt het momenteel achteruit. Ik heb me afgevraagd, of deze schrijver wel eens iets heeft gelezen van de tabakscultures in Oost-Java; van de vroeger zo bloeiende suikercultuur; van de Japanse koffiecultuur-vernielingen, van de verwoestingen in de djatibossen; de rubbertuinen; de honderden fabrieken; van de thee en de kina; van de miljarden schade, die berokkend zijn aan de haven-establisementen, zoals die te Surabaia, Tjilatjap, Tandj. Priok en nog zovele andere havens.

Deze medewerker verwacht, dat de hogere lonen, die thans worden uitbetaald op de duur tot gevolg zullen hebben, dat de Indonesiër zich andere levensgewoonten zal eigen maken en dat zijn levensstandaard een hogere zal worden. Maar even eerder deelde hij mede, dat de havenarbeiders vanwege de hoge lonen er niet aan denken overwerk te verrichten. Blijkbaar is er dus bij deze havenarbeiders niets te merken van een innerlijke drang om tot een hogere levensstandaard te geraken. Van een toename der behoeften, of van het ontstaan van nieuwe behoeften is derhalve bij deze mensen geen sprake.

Zijn conclusie, dat die grotere behoeften, waar deze arbeiders blijkbaar niet naar talen, hen wellicht zullen nopen intensiever te gaan werken, is dus een slag in de lucht en niet te rijmen met het begin van des schrijvers betoog. (Wordt vervolgd).

Sch.

Naschrift redactie:

Met grote belangstelling het verdere betoog van de heer Sch. tegemoet ziende, mogen wij ons de opmerking veroorloven, dat er van een (kranten)-„censuur voor het gehele rijk” geen sprake is. De ingestelde b r i e f-censuur betreft slechts de provincie Djawa Barat (W. Java), met uitzondering van Djakarta-Raya. Op binnen- en buitenlandse persberichten bestaat geen censuur. Dit is dus geenszins de reden, waarom in binnen- en buitenland, naar het oordeel van inzender, weinig wordt gepubliceerd.

Wat het binnenland betreft, ligt dit voornamelijk aan de geringe omvang der dagbladen, een gevolg van de papiersituatie. Wat het buitenland betreft kan als axioma gelden, dat vergeleken bij het wereldgebeuren de interne situatie in Indonesië —goed dan wel slecht— betrekkelijk onbelangrijk is.

TEKORT AAN PERSONEEL

Wrnd.-diensthoofd belicht situatie

In een artikel in het jubileumnummer van het te Djakarta verschijnende Indonesische weekblad „Siasat” heeft de heer P.A. Lolong, waarnemend hoofd van de Dienst van Scheepvaart enkele van de moeilijkheden belicht, waarmede de verschillende takken van bedoelde dienst te kampen hebben. Deze moeilijkheden liggen voornamelijk op het terrein van de personeelsbezetting, zowel wat betreft de schepen als de wal.

Er blijkt met name aan groot tekort te bestaan aan nautisch- en technisch personeel. De reglementaire bezetting aan nautisch personeel zou zijn 12 gezaghebbers, 23 1e officieren, 50 2e officieren, 73 3e officieren en 15 4e officieren. De werkelijke sterkte was, volgens de heer Lolong, op 1 December van het vorige jaar respectievelijk 8, 9, 6, 22 en 5. Hetzelfde geldt voor het technische personeel. Reglementair zijn nodig 18 hoofdwerktuigkundigen, 41 2e werktuigkundigen, 32 3e werktuigkundigen, 17 4e werktuigkundigen en 18 5e werktuigkundigen. In feite beschikte de dienst op 1 December j.l. over een formatie van respectievelijk 7, 12, 6, 5 en 7.

Ook aan de wal heerst een ernstig tekort aan personeel. Er zijn voor een vlotte gang van zaken in Indonesie drie

inspecteurs van de havendienst nodig. De feitelijke toestand is, dat er geen enkele inspecteur is. Wel heeft de dienst de beschikking over de volledige formatie van 5 havenmeesters 1e klasse. Aan havenmeesters 2e- en 3e klasse, van welke rang er elk 14 nodig zijn, heeft Indonesie er slechts 7 in elke rang, dus

precies de helft. Voorts zijn nodig 21 loodsen 1e klasse, doch men heeft slechts de beschikking over 2. Van de 20 havenloodsen, die men nodig heeft, zijn er slechts 13. Scheepsmeters, controleurs en ambtenaren van het schepentoezicht heeft Indonesie geheel niet, blijkens de cijfers, welke door de heer Lolong aan „Siasat” werden verstrekt.

In samenwerking met de Indonesische marine wordt getracht het tekort aan te vullen. Men schat voor aanvulling der personeels-bezetting met volledig geschoolde krachten 10 jaren nodig te hebben.

Verhoging van rechten

De verschillende rechten, die bij het binnenkomen van Indonesië door vreemdelingen moeten worden betaald, zijn met ingang van 1 Januari j.l. verhoogd, zo vernemen wij van bevoegde zijde.

De kosten zijn in drie categorieën te verdelen. In de eerste plaats worden zogenaamde „kanselarij-gelden” geheven. Deze bedragen zijn voor een transitvisum Rp. 12.50; voor een tijdelijk visum Rp. 30.—; voor een visum ten dienste van verschillende bezoeken Rp. 30.— en voor een niet van te voren vaststaande periode eveneens Rp. 30.—.

In de tweede plaats komen de immigratierechten, welke als volgt worden berekend: voor een tijdelijk visum (hoogstens zes maanden) Rp. 25.— voor een onbepaalde periode (voor permanent verblijf) Rp. 40.—; voor het afleggen van bezoeken binnen zes maanden Rp. 150.—.

De derde soort van kosten is het zogenaamde „ontschepingsgeld”, dat sedert 1 Januari 1950 wordt geheven en thans is verhoogd van Rp. 100.— tot Rp. 150.—.

Deze bedragen worden geheven van zogenaamde „nieuwkomers”, d.w.z. van vreemdelingen, die nog nooit in Indonesië zijn geweest. Warga-negara's (ingeschreven), die het land niet langer dan 18 maanden verlaten, vallen hier buiten, als ook de vreemdelingen, die in het bezit zijn van een „reentry-permit” en van een toelatingskaart, indien zij niet langer dan een jaar zijn weg geweest.

De traditionele uitzondering vormen regeringsambtenaren, diplomaten, consulaire vertegenwoordigers en z e e l i e d e n .

Voorts is bepaald, dat deze bedragen zullen worden geïnd in de valuta van 't land van herkomst van de reizigers, volgens de koers, die gold op 1 Januari 1951.

Wij hopen op deze regeling binnenkort nog nader terug te komen.

Rectificatie

In de opgave der bevorderingen, die wij van P.Z./N.D. ontvingen, is een fout geslopen. 1e stuurman G. G. Gerdingh werd niet tot gezagvoerder bevorderd. Hij verliet de maatschappij al geruime tijd geleden met pensioen.

DANK

„Voor het grote aantal gelukwensen, dat wij ter gelegenheid van het nieuwe jaar hebben mogen ontvangen, en waarvoor wij onmogelijk ieder persoonlijk konden bedanken, zeggen wij U langs deze weg dank. Wij wensen allen wederkerig een gelukkig en voorspoedig 1951 toe”.

Mr. W. M. Hens,
Mr. D. F. de Koe,
H. Harinck.

Is Uw „Uitlaat” '50 compleet?

Wie zijn „Uitlaat” jaargang 1950 wenst aan te vullen, kan op verzoek nog de volgende hoeveelheden van ondergenoemde nummers bij de redactie krijgen:

No. 1 = 79	No. 13 = 30
„ 2 = 89	„ 14 = 47
„ 3 = 64	„ 15 = 19
„ 4 = 17	„ 16 = 20
„ 5 = 87	„ 17 = —
„ 6 = 63	„ 18 = 21
„ 7 = 44	„ 19 = —
„ 8 = 37	„ 20 = —
„ 9 = —	„ 21 = —
„ 10 = 58	„ 22 = 14
„ 11 = 36	„ 23 = —
„ 12 = 90	

De voorraad is dus niet groot. Men haaste zich.

Terneuzen weer zeehaven?

Hangt ook van Belgische steun af

Terneuzen, een der drie rijkshavens en eertijds na Rotterdam en Amsterdam een der belangrijkste zeehavens, staat de laatste tijd in binnenlandse- zowel als in buitenlandse scheepvaartkringen weer volop in de belangstelling.

De buitenlandse —voornamelijk Gentse— belangstelling gaat in hoofdzaak uit naar de toekomstige aanleg van een nieuwe- en grotere zeelsluis te Terneuzen en de verbetering en gedeeltelijk nieuwe profilering van het kanaal Terneuzen—Gent.

Over beide objecten zijn thans onderhandelingen tussen Nederland en België gaande. Met spanning wacht men vooral te Gent het resultaat af, daar een grote en moderne zeelsluis voor België's tweede handelsstad van levensbelang is. Niet ten onrechte wordt Terneuzen vaak de „ijzeren long” van Gent genoemd.

De belangstelling in het binnenland daarentegen —en uiteraard vooral te Terneuzen— richt zich meer op de haven zelve, waarbij men op middelen zint de haven weer tot grotere bloei te brengen.

De kwestie werd dezer dagen weer zeer actueel, toen tijdens een vergadering van de gemeenteraad van Terneuzen een der raadsleden de aandacht vestigde op het ontbreken van outillage aan de Zevenaars haven, de grootste der drie kanaalhavens voor zeeschepen, waarover Terneuzen beschikt. Een der wethouders verklaarde hier tegenover, dat dit een zaak was van „particulier initiatief”, welke uitlating vooral in

Terneuzense scheepvaartkringen tot veel ontstemming aanleiding heeft gegeven.

Van de zijde der laatstgenoemde wordt thans aangevoerd, dat het bedrijfsleven door het bouwen en aanschaffen van magazijnen, kranen en installaties nabij de andere kanaalhavens, zich reeds zeer grote financiële offers heeft getroost en dat de betekenis, welke Terneuzen als haven thans nog heeft, zeker hieraan te danken is.

Nu echter —aldus is de mening in deze kringen— dienen gemeente, rijk en provincie hun medewerking te verlenen en er door het aanbrengen van een behoorlijke outillage aan de Zevenaars haven toe bij te dragen, dat de —mede door de aanwezigheid van een groot en natuurlijk achterland en de ligging in een grote internationale vervoerstroom— zo uitermate gunstig gelegen Terneuzense haven haar plaats in de rij der Nederlandse zeehavens kan heroveren.

Met klem wordt er daarbij op aangedrongen, dat bij de besprekingen met België over de regeling der waterwegen van Nederlandse zijde als primaire eis zal worden gesteld de wederinvoering voor de haven van Terneuzen van de speciale tarieven op de Belgische spoorwegen, zoals die thans nog voor de Belgische havens van kracht zijn en die tot 1914 ook voor de Terneuzense haven golden. De afschaffing dezer verminderde tarieven wordt als een der voornaamste oorzaken gezien bij de achteruitgang der haven.

Hoe —en of— deze voor Terneuzen zo belangrijke kwestie tenslotte zal kunnen worden opgelost, blijft voorlopig nog een vraag. Afgewacht dient te worden, of het Rijk in de toekomst geneigd zal zijn een groot deel der exploitatie van de haven van Terneuzen voor zijn rekening te nemen. Dit lijkt erg twijfelachtig, wanneer men ziet, dat de Nederlandse Spoorwegen niet bereid zijn een kraanbedrijf, zoals dit vroeger —vóór de overneming door de N.S. van deze spoorlijn— door de Spoorwegmaatschappij Mechelen—Terneuzen in de Terneuzense haven werd geëxploiteerd, voort te zetten.

Doch de mogelijkheid is niet uitgesloten, dat men door een compromis tussen Rijk en bedrijfsleven tot een oplossing komt. Een eerste vereiste hierbij zal zeker zijn de wederinvoering der speciale Belgische spoorwegtarieven voor Terneuzen.

Slot :

Uit de dagen der N.I.S.M.

langer in die streken varen. Onnodig te zeggen, dat het schip zodanig onder water was aangegroeid, dat de vaart aanmerkelijk verminderde, zeer ten nadele van het brandstofverbruik.

Vindingrijk

Wij zonnen dan op middelen om het aangroei te verwijderen. Een daarvan —dat veel succes oogstte— was een buigbaar raam, gemaakt van een aantal doormidden gezaagde klapperdoppen, die onderling werden verbonden met dunne kettingen. Dit raam werd aan de boven- en onderkant voorzien van een lat, waaraan een spruit werd bevestigd. Aan iedere spruit werd nu een lang touw bevestigd, waarvan een voor de boeg van het schip rond en onder de kiel door werd gebracht. Bij de boeg beginnende werd nu door de Indonesische matrozen dit raam zo stijf mogelijk langs de romp van het schip onder water op en neer bewogen, tot het tegen de kiel stuitte. Geleidelijk werd het tevens naar achteren vervaard en zodra de ene zijde was behandeld, werd het raam opgehaald en de manoeuvre aan de andere zijde herhaald. Het was opmerkelijk, hoeveel aangroei er, telkens als het raam aan de oppervlakte verscheen, af kwam. Het resultaat was, dat het schip na de behandeling, vrij veel williger door het water liep. Daar de *Lansberge* een ouderwetse staafkiel had, bleef er echter nog altijd een massa vuil tussen kiel en zandstrook hangen”.

Wij moeten, wegens plaatsruimte, de heer De Roever hier verlaten, doch zullen in volgende nummers deze oude K.P.M.-doos nogmaals openen.

Nieuwe K.J.C.P.L.-er

Een dezer dagen is het m.s. *Tjiwangi*, dat bij C. v.d. Giessen & Zn. Scheepswerven te Krimpen a/d IJssel voor de K.J.C.P.L. is gebouwd, aan de rederij overgedragen en kort daarna op zijn maidenreis naar het Verre Oosten vertrokken.

De *Tjiwangi* is het eerste sedert de oorlog voor de K.J.C.P.L. nieuw-gebouwde vracht- en passagiersschip.

Het kan 6000 ton lading vervoeren en biedt plaats aan 100 passagiers 1e klasse en 160 2e klasse. Bovendien is er accommodatie voor 1700 dekpassagiers. Het is bestemd voor de Sumatra-Malaya- en China-dienst of tussen de havens van Java en China.

De dienstsnelheid is 15½ mijl.

Record voor Amsterdam's haven

Op 19 December j.l. is het 4325ste schip in de Amsterdamse haven binnengelopen.

Verwacht werd, dat op 31 December 4.475 zeeschepen de sluizen van IJmuiden, met bestemming Amsterdam, zouden zijn gepasseerd. Door het toegenomen gebruik van de kustschepen, voornamelijk in de vaart op Engeland en de Scandinavische landen, houdt de stijging van de tonnage geen gelijke tred met de stijging van het aantal schepen. Toch kan worden aangenomen, dat ook de tonnage veel hoger zal zijn dan over 1949 en het totaal van 1938 minstens zal evenaren.